

Dziennik Zarządzeń

Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu.

XX Radom, 5 lipca 1938 r. Nr. 9

Spis treści.

Część A.

Dział Ruchu Kolejowego.

Poz. 37 Okólnik Dyrektora Kolei Państwowych, z dnia 18 czerwca 1938 r. Nr. 38 w sprawie oględzin okresowych i naprawy bieżącej rozjazdów. str. 1.

Część A.

Dział Ruchu Kolejowego.

Poz. 37.

Okólnik Dyrektora Kolei Państwowych z dnia 18 czerwca 1938 r. Nr 38. w sprawie oględzin okresowych i naprawy bieżącej rozjazdów.

W przepisach Nr. D 6 należy stosownie do rozporządzenia Ministerstwa Komunikacji przeprowadzić następujące poprawki i uzupełnienia:

1. § 3 uzupełnia się o jeden nowy punkt (3), mianowicie: „wyżej wymienione próby ze zwrotnicami z napędem elektrycznym wykonywa osobiście zawiadowca odcinka sygnałowego w obecności zawiadowcy stacji lub dyżurnego ruchu“.

2. Dawniejszy punkt 3 otrzymuje wobec powyższego kolejny Nr. 4.

3. Punkt 4 skreśla się.

4. W punkcie (2) dodać należy:

a) po słowach: ze zwyczajnego papieru, ustęp: „albo z blachy grubości 0.3 mm.“

b) wzamian „blaszki“ — „wkładki żelaznej grubości 4 mm.“

c) po słowach: iglicą, a opornicą — ustęp: „w miejscu przymocowania cięgła”.

5. § 8 otrzymuje nowe brzmienie, a mianowicie:

1. Badania technicznego rozjazdów w torach głównych zasadniczych i dodatkowych, niezależnie od oględzin przy okazji innych czynności, dokonywują:

a) torowy najmniej raz na dwa tygodnie;

b) zawiadowca odcinka drogowego wspólnie z zawiadowcą stacji lub wyznaczonym przez niego pomocnikiem zawiadowcy najmniej raz na miesiąc;

c) kontroler drogowy najmniej raz na trzy miesiące.

2. Badania technicznego rozjazdów w torach pozostałych również niezależnie od oględzin przy okazji innych czynności dokonywują:

a) torowy najmniej raz na miesiąc;

b) zawiadowca odcinka wspólnie z zawiadowcą stacji najmniej raz na dwa miesiące;

c) kontroler drogowy najmniej raz na rok, na wiosnę.

3. W zależności od stanu rozjazdu, natężenia ruchu lub też z innych miejscowych powodów Naczelnik Oddziału Drogowego może zarządzić wykonanie badania technicznego w okresach krótszych, niż to wskazano w punktach 1) i 2) niniejszego paragrafu.

4. Jeżeli urządzenia bezpieczeństwa i teletechniczne wyodrębnione są w oddzielny odcinek sygnałowy, to zawiadowca odcinka sygnałowego powinien wspólnie z zawiadowcą odcinka drogowego i zawiadowcą stacji dokonywać technicznego badania rozjazdów zabezpieczonych w okresach, o których mowa w punkcie 1b i 2b niniejszego paragrafu.

5. § 9 pkt. 2 otrzymuje brzmienie:

„Zawiadowcy odcinków prowadzą osobny dziennik badania technicznego rozjazdów w torach głównych zasadniczych i dodatkowych w/g załączonego wzoru (wzór Nr. 2), w nagłówku którego wpisują datę wykonania i ułożenia rozjazdu.

W dziennikach tych zapisują oni wyniki swych spostrzeżeń (patrz § 8 pkt. 1b i 2b) oraz uwagi o usunięciu uszkodzeń.

Kontrolerzy drogowi, naczelnicy oddziałów drogowych i organa nadzorcze Dyrekcji powinny przy objazdach linij badać te dzienniki.

Dodaje się pkt. 3:

Przy kontroli technicznej rozjazdów należy mieć na względzie wymagania przepisów budowy i utrzymania nawierzchni.

7. § 12 interpretować należy w ten sposób, że dyżurny ruchu po sprawdzeniu działania naprawionego urządzenia stwierdza swym podpisem „prawidłowość i sprawność działania rozjazdu".

W związku z tym zarządzam:

Celem umożliwienia zbadania prawidłowego przylegania iglicy do opornicy, stacje wyznaczą na czas przekazywania dyżurów po jednym pracowniku do pomocy nastawniczemu wzgl. zwrotniczemu. Do pomocy można przydzielić przetokowego, robotnika stacyjnego, strażnika i t. d.

Na mniejszych stacjach o małym ruchu do czynności pomocniczych może być wyznaczony nastawniczy, zwrotniczy, zdający służbę.

Czynności wyznaczonego pracownika będą polegały jedynie na zakładaniu wkładki pomiędzy iglicę a opornicę, natomiast nastawianie zwrotnic będzie wykonywał sam nastawniczy.

Na stacjach (parowozowniach, warsztatach), na których są pewne grupy rozjazdów wydzielone z obsługi zwrotniczych, a obsługuje je wyłącznie personel manewrowy, stacje (parowozownie, warsztaty) wyznaczą w każdej zmianie jednego pracownika do przeprowadzania zewnętrznych oględzin tych rozjazdów.

Dzienniki stacyjne oględzin rozjazdów należy prowadzić na wszystkich stacjach czynnych stale lub okresowo i na obsadzonych posterunkach odgałęźnych na szlaku. Dzienniki posterunkowe oględzin rozjazdów należy prowadzić na wszystkich nastawniach, posterunkach starszych zwrotniczych i na obsadzonych posterunkach zwrotniczych.

Dzienniki stacyjne oględzin rozjazdów na stacjach zamkniętych jako posterunki ruchu i na stacjach bez własnej obsługi przechowują pracownicy służby handlowej lub ajencji tych stacyj, zaś na ładowniach i nieobsadzonych posterunkach odgałęźnych ze szlaku na bocznicę przechowują stale najbliższe stacje otwarte lub zamknięte jako posterunki ruchu.

Na stacjach, na których są posterunki zwrotniczych (nastawniczych) i starszychzw rotniczych, zwrotniczowie (nastawniczowie) meldują telefonicznie lub osobiście starszemu zwrotniczemu o dokonaniu oględzin, a starszy zwrotniczy po sprawdzeniu stanu rozjazdów i urządzeń bezpieczeństwa melduje o tym telefonicznie dyżurnemu ruchu. Wyniki oględzin notuje dyżurny ruchu, starszy zwrotniczy i zwrotniczy (nastawniczy).

Na stacjach, na których są tylko posterunki zwrotniczych (nastawniczych) połączone telefonicznie z posterunkiem dyżurnego ruchu, zwrotniczowie (nastawniczowie) meldują telefonicznie dyżurnemu ruchu o dokonaniu oględzin. Wyniki oględzin notuje dyżurny ruchu i zwrotniczy (nastawniczy).

Na stacjach, na których zwrotniczowie w czasie służby przebywają przy dyżurnym ruchu, powinni zwrotniczowie wpisać osobiście wyniki oględzin do dziennika stacyjnego oględzin rozjazdów, znajdującego się w biurze dyżurnego ruchu, a dyżurny ruchu potwierdzić swym podpisem dokonanie oględzin przez zwrotniczych i przyjęcie do wiadomości wyników tychże oględzin.

Na stacjach pośrednich i tych węzłowych, które nie posiadają starszych zwrotniczych, dyżurni ruchu obowiązani są, niezależnie od otrzymanych meldunków, sprawdzać osobiście raz na dobę w godzinach rannych, ustalonych w regulaminie stacyjnym, stan rozjazdów, sygnałów i innych urządzeń bezpieczeństwa, a wyniki zapisywać do dzienników zewnętrznych oględzin rozjazdów stacyjnych i posterunkowych.

Na stacjach węzłowych, które obsadzone są przez starszych zwrotniczych, stan rozjazdów, sygnałów i urządzeń bezpieczeństwa powinni sprawdzać starsi zwrotniczowie przed objęciem dyżuru, a ponadto na stacjach, na których są dyżurni nadzorczy, powinni oni sprawdzać stan rozjazdów i urządzeń bezpieczeństwa co najmniej raz na dobę w porze dziennej i poczynić zapis w dziennikach zewnętrznych oględzin rozjazdów:

W przypadku, gdy w czasie dyżuru zwrotniczych, nastawniczych, lub starszych zwrotniczych następuje zmiana dyżurów dyżurnych ruchu, zwrotniczowie, nastawniczowie, lub starsi zwrotniczowie obowiązani są powtórnie sprawdzić stan rozjazdów i urządzeń bezpieczeństwa przed zmianą dyżurów dyżurnych ruchu i w ustalonym porządku zameldować o wyniku przyjmującemu dyżur.

O ile zaś na dyżurze dyżurnego ruchu następuje zmiana dyżurów zwrotniczych, nastawniczych, lub starszych zwrotniczych, to dyżurny ruchu obowiązany jest zażądać od przyjmującego dyżur meldunku o stanie rozjazdów i urządzeń bezpieczeństwa. Oględziny zewnętrzne rozjazdów na stacjach zamkniętych jako posterunki ruchu, stacjach bez własnej obsługi, ładowniach, bocznicach, nieobsadzonych posterunkach odgałęźnych na bocznice, należą do obowiązków służby drogowej, aż do czasu przejęcia przez służbę ruchu.

W regulaminach wymienionych posterunków należy wskazać pracownika służby drogowej, wyznaczonego do dokonywania oględzin zewnętrznych rozjazdów, bieżącej naprawy i czyszczenia.

W dzienniku zewnętrznych oględzin rozjazdów nie należy prowadzić rubryk dla każdego rozjazdu oddzielnie, a wyniki oględzin należy wpisywać bieżąco, odnotowując zauważone usterki na poszczególnych rozjazdach lub w razie braku usterek wpisywać, że usterek na rozjazdach nie stwierdzono.

Dzienniki zewnętrznych oględzin rozjazdów (posterunkowe i stacyjne) należy prowadzić w sposób podany niżej:

A. Dziennik posterunkowy.

a) Gdy przy sprawdzaniu rozjazdów i sygnałów okaże się, że są one w porządku, należy odpowiednio wypełnić rubryki 2-gą i 3-cią, w 4-ej zaś odnotować „w porządku", wreszcie w rubryce 6 ej kontrolujący stwierdza powyższe własnoręcznym podpisem i podkreśla zapis przez całą szerokość rubryk dla oddzielenie go od zapisu następnego zwrotniczego (wzór Nr. 1).

Wzór Nr. 1.

1	2	3	4	5	6
	21/III	7.50	w porządku	—	podpis

b) Przy ujawnieniu jakichkolwiek braków w poszczególnych rozjazdach należy wypełnić odnośne rubryki w-g wzoru Nr. 2.

Wzór Nr. 2.

1	2	3	4	5	6
8	21/III	7 50	Dziób krzyżownicy wyszczerbiony,	RSP	podpis
17	"	"	iglica nie przylega do opornicy		

Pozostałe rozjazdy oraz sygnały w porządku.

B. Dziennik stacyjny.

W dzienniku stacyjnym należy wpisywać meldunki oddzielnie z każdego poszczególnego posterunku w-g wzoru Nr. 3 i zapisy te podkreślać przez całą szerokość rubryk dla oddzielenia ich od zapisów w następnych terminach.

Wzór Nr. 3.

1	2	3	4	5	6
	21/III	7.50	Posterunek Nr. 1 w porządku		Nazwisko meldującego Podpis przyjmującego meldunek (dyż. ruchu)
8	"	"	Posterunek Nr. 2 Dziób krzyżownicy wyszczerbiony	21/III g. 8 m. 10 kartogram Nr. 121 do DZ 12.	" "
Pozostałe rozjazdy oraz sygnały w porządku					
17	"	"	Posterunek Nr. 3 Iglica nie przylega do opornicy	21/III g 8 m. 15 kartogram Nr. 122 do DZ 12	" "
Pozostałe rozjazdy oraz sygnały w porządku					

Na stacjach, na których prowadzi się tylko dzienniki stacyjne, zwrotniczowie osobiście wypełniają rubryki 1, 2, 3, 4 i 6, jak wskazano we wzorze Nr. 1, wzgl. Nr. 2, dyżurny ruchu zaś wypełnia rubrykę 5-tą i potwierdza swym podpisem dokonanie oględzin przez zwrotniczych i przyjęcie do wiadomości wyników tychże oględzin.

Badanie techniczne rozjazdów, leżących w torach głównych zasadniczych i dodatkowych, przeprowadzają wspólnie zawiadowca odcinka drogowego z zawiadowcą stacji przynajmniej raz na miesiąc, pozostałych rozjazdów stacyjnych przynajmniej raz na dwa miesiące.

Badanie techniczne rozjazdów odgałęziających ze szlaku na bocznicę, ładownie, leżących w torach głównych zasadniczych stacyj zamkniętych jako posterunki ruchu, stacyj bez własnej obsługi również przeprowadzają zawiadowca odcinka drogowego wraz z zawiadowcą stacji co najmniej raz na miesiąc, pozostałych rozjazdów przynajmniej raz na dwa miesiące.

Przy badaniu technicznym rozjazdów zabezpieczonych powinien brać udział również i zawiadowca odcinka sygnałowego.

Wykazy rozjazdów badanych częściej niż raz na miesiąc i raz na dwa miesiące należy włączyć do regulaminów stacyjnych.

Celem umożliwienia Oddziałom drogowym dokonywania badania technicznego rozjazdów na stacjach zamkniętych, jako posterunki ruchu, stacjach bez własnej obsługi, ładowniach i bocznicach Oddziały Ruchowo Handlowe i Drogowe ustalą dokładny termin i czas badania technicznego dla każdego wymienionego posterunku osobno.

Badanie techniczne rozjazdów na wymienionych posterunkach powinno się odbywać zasadniczo w czasie planowego postoju pociągu, obsługującego dany posterunek. Przedłużenie planowego postoju pociągu dla dokonania technicznego badania jest niedozwolone.

O ile badania technicznego rozjazdów nie da się uskutecznić w czasie planowego postoju pociągu, powinien Oddział Drogowy dostarczyć w miarę możliwości drezyny dla dojazdu Komisji na dany posterunek.

Tego rodzaju badanie techniczne może się odbywać jedynie w czasie przerw pomiędzy pociągami i bez opóźnienia kursujących pociągów.

Zawiadowca stacji względnie wyznaczony przez niego zastępca przed odjazdem drezyny otrzymuje od dyżurnego ruchu klucze od zamków zwrotnicowych. Odbiór kluczy powinien on pokwitować w dzienniku ruchu i pozwoleniu na jazdę drezyny lub wózka.

Wyprawienie pociągu za drezyną lub wózkiem, może nastąpić dopiero po otrzymaniu kluczy zwrotnicowych z powrotem, względnie po otrzymaniu z sąsiedniej stacji telegraficznego zawiadomienia o otrzymaniu wspomnianych kluczy.

Na każdej stacji zamkniętej jako posterunek ruchu, stacji bez własnej obsługi, ładowni i bocznicy należy ustalić czas badania i sposób dojazdu w zależności od każdorazowego rozkładu jazdy. Sporządzone regulaminy badania dołączyć do regulaminów stacyjnych obu sąsiednich stacyj, regulaminu stacji zamkniętej jako posterunek ruchu lub stacji bez własnej obsługi, ładowni, bocznicy, a nadto powinni go otrzymać: Oddział Ruchowo Handlowy i Drogowy, kontroler ruchu i drogowy, oraz zawiadowca odcinka drogowego i zawiadowca odcinka sygnałowego.

Drobne naprawy, jak dokręcanie śrub, dobijanie haków oraz oczyszczanie zwrotnic od styku przediglicowego do styku poza krzyżownicą na stacjach czynnych stale lub okresowo należy do obowiązków zwrotniczych (nastawniczych), natomiast na stacjach zamkniętych jako posterunki ruchu, stacjach bez własnej obsługi, ładowniach, posterunkach odgałężnych ze szlaku na bocznicę należy do obowiązków służby drogowej.

Przy zwrotnicach ręcznie nastawianych dokładność przylegania iglic do opornic należy sprawdzać przez założenie pomiędzy iglicę a opornicę w miejscu przymocowania cięgła wkładki papieru, lub blachy grubości 0, 3 m/m, które po przełożeniu zwrotnicy nie powinny się dać wyciągnąć. Przy zwrotnicach ześrodkowanych (nastawianych z odległości) dokładność przylegania iglic do opornic należy sprawdzać przez założenie pomiędzy iglicę a opornicę w miejscu przymocowania cięgła wkładki żelaznej grubości 4 m/m, przy czym po przełożeniu dźwigni, zapadka nie powinna zaskoczyć w wycięcie koziołka dźwigniowego.

Również działanie haków samoczynnych (zamki zwrotnicowe, nastawcze hakowate) należy badać przez założenie pomiędzy iglicę a opornicę w miejscu przymocowania cięgła wkładki żelaznej grubości 4m/m. Przy założeniu takiej wkładki hak samoczynny nie powinien zajść na opórkę.

Przestawianie zwrotnicy powinno być dokonywane normalnie, bez użycia siły.

W warunkach normalnych hak połączony z iglicą dosuniętą powinien obejmować powierzchnię ślizgową opórki na długości conajmniej 60 m/m, jednak w żadnym przypadku nie powinien wystawać poza zewnętrzną krawędź opórki więcej niż o 5 m/m.

O ile iglica odsunięta, zamknięta jest zamkiem zwrotnicowym kluczowym typu normalnego, to przy próbie przełożenia zwrotnicy, hak samoczynny nie powinien zejść całkowicie z powierzchni ślizgowej opórki a zatrzymać się jeszcze na długości około 25 m/m na powierzchni ślizgowej.

Również w analogiczny sposób należy przeprowadzać badanie zwrotnic, ręcznie nastawianych, a ryglowanych z odległości osobnymi dźwigniami, wzgl. pędnią semaforową. Przy założeniu pomiędzy iglicę a opornicę w miejscu przymocowania cięgła wkładki żelaznej grubości 4 m/m, dźwignia ryglowa wzgl. dźwignia semaforowa nie da się przełożyć.

Należy również zwracać baczną uwagę na umocowanie iglic w osadzie, oraz czy iglice spoczywają na siodełkach.

Sprawdzanie stanu urządzeń nastawczych i blokowych pod względem technicznym należy, w myśl zarządzenia Min. Kom. z dnia 1.X. 35 r. Nr. UZ. II. 127/32, do kompetencji zawiadowcy odcinka sygnałowego, lub zawiadowcy odcinka drogowego, w zależności od tego, któremu z nich jest powierzone dozorowanie utrzymania urządzeń bezpieczeństwa. Zawiadowca stacji przy sposobności sprawdzania czynności wykonywanych przez służbę ruchu w każdej nastawni i na każdym posterunku dysponującym na stacji oraz na podległych mu posterunkach blokowych powinien troszczyć się o to, ażeby były na miejscu zwrotnicowe zamki kluczowe, zamknięcia plombami, przepisowe wywieszki, regulaminy i przepisy służbowe, kliny zastawcze, tabliczki zamknięcia, wyciągi z rozkładu jazdy, przybory sygnałowe i narzędzia i aby to było w przepisowej ilości i dobrym stanie.

Powinien również zwrócić uwagę na stan rozjazdów i sygnałów — na regularny chód zegara, na ogrzewanie, oświetlenie, oczyszczenie i t. d., jakoteż na dobrą widzialność torów i zwrotnic.

O wynikach przeprowadzonej kontroli zawiadowca stacji notuje w książce kontroli urządzeń bezpieczeństwa i w dziennikach zewnętrznych oględzin rozjazdów stacyjnym i posterunkowym.

Sprawdzanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu należy przeprowadzać w/g instrukcji Nr. E9, zatwierdzonej przez Ministra Komunikacji z dnia 31.VII 1933 r. za Nr. U. Z II/25/16 (Dz. Urz. M. K. Nr. 26 z 1934 r.)

Interesowany personel pouczyć za pokwitowaniem.

Z dniem ogłoszenia niniejszego okólnika tracą ważność: okólnik Nr. 13 z dnia 15.6 1935 r. Nr. I/4a 75/46/35 oraz okólnik Nr. 46 z dnia 17.4 1936 r. Nr. I/4a/75/33/36.

I 4a/75/89/38.

Wydawnictwo Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu.

Prenumeratę przyjmuje Administracja Dziennika Zarządzeń D. O. K. P. w Radomiu, ul. Słowackiego Nr. 17 — Biuro Personalne telefon Nr. 26-11.

Warunki prenumeraty: Prenumerata wynosi w kraju: kwartalnie zł. 2, półrocznie — zł. 4, rocznie — zł. 8.
Cena każdego numeru 50 gr. do nabycia w Administracji Dz. Zarz. D. O K. P. Prenumeratę wpłaca się zgóry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku.

Cena ogłoszeń: za 1 wiersz 1 zł. za stronę 100 zł.

Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach, dołączonych do Dziennika.
Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia

Zakłady Drukarskie Sejmiku Radomskiego i S-ki 6022